

La mobilità

Incentivi, esposto dell'Aniasa all'Antitrust "Il no al noleggio frena la transizione green"

Il decreto del governo per l'acquisto di auto a basse emissioni ha escluso per la prima volta i veicoli aziendali "È una grave distorsione della concorrenza, contiamo in un rimedio"

MARCO FROJO

Dagli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni sono stati per la prima volta esclusi i veicoli aziendali. Contro questa decisione si è da subito schierata Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità, forte del fatto che i suoi soci immatricolano un'auto su quattro in Italia, con percentuali di ibride e full electric di gran lunga superiori alla media del mercato. Adesso l'associazione guidata da Alberto Viano ha deciso di «protestare» formalmente, presentando un esposto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) per segnalare «gli effetti distortivi della concorrenza causati dal Dpcm del 6 aprile scorso», per l'appunto quello che stabilisce che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di acquisto e leasing finanziario, escludendo così il noleggio a lungo termine, utilizzato oggi da oltre 150.000 consumatori che hanno scelto di abbandonare la proprietà per prendere un'auto a noleggio.

«Il decreto così come è configurato orienta fortemente la domanda di acquisto dei veicoli con una grave ed inevitabile distorsione della concorrenza, a scapito degli operatori di mercato, ma soprattutto dei consumatori privati, che, proprio in questa fase di transizione ecologica, vedono pregiudicata la possibilità di utilizzare il noleggio per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli ibridi ed elettrici», argomenta Viano. Che sottolinea: «Auspichiamo che il governo possa rimediare rapidamente a una misura ancorata al concetto di proprietà favorendo così real-

mente la libertà di scelta dei consumatori sulla forma di acquisizione delle auto». Secondo il presidente di Aniasa, la scelta di agevolare gli acquisti delle vetture o la loro acquisizione in leasing, genera un pregiudizio nei confronti della mobilità "pay-per-use", canale che porta evidenti ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'erario. La norma, inoltre, limita di fatto le scelte del consumatore.

Viano fa notare come oggi il noleggio sia il principale strumento per accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti, grazie a una quota significativa di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale) ed elettriche (30%) e a un tasso di rotazione dei veicoli in flotta (in media quattro anni) ben più veloce di quello medio dell'intero parco circolante in Italia (vita media del veicolo pari a 11,5 anni).

Più nel dettaglio una ricerca condotta da Bain evidenzia come nel "canale privati", cioè coloro che non hanno la partita Iva ma solo il codice fiscale, ben il 30% delle vetture a noleggio abbia emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano un veicolo. Ma scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio.

Aniasa fa poi notare come esista un secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza e cioè l'esclusione delle aziende dagli incentivi, che potrebbe avere l'effetto di dirigere l'offerta delle case costruttrici verso la vendita

di automobili a privati, riducendo significativamente, in un momento di scarsità di prodotto come quello attuale, la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio. Uno scenario che peserebbe sull'intera filiera automotive, visto che le immatricolazioni delle società di autonoleggio sono ancora lontane dai livelli pre-Covid: erano 482 mila nel 2019 e sono crollate a 355 mila nel 2020 e a 376 mila nel 2021.

Mancano dunque all'appello ancora 106 mila veicoli, pari a circa il 20% di quanto immatricolato prima della pandemia. Questo non significa però che le flotte a noleggio abbiano visto scendere il numero dei loro veicoli. Anzi, è successo l'esatto opposto: hanno superato quota un milione, ma solo grazie al prolungamento dei contratti, piuttosto che al loro rinnovo.

Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul car sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. «Una previsione destinata a rendere inefficace la misura rispetto all'obiettivo atteso di contribuire alla ripartenza dei servizi di condivisione: oggi, infatti, gli operatori di sharing acquisiscono la propria flotta tramite il



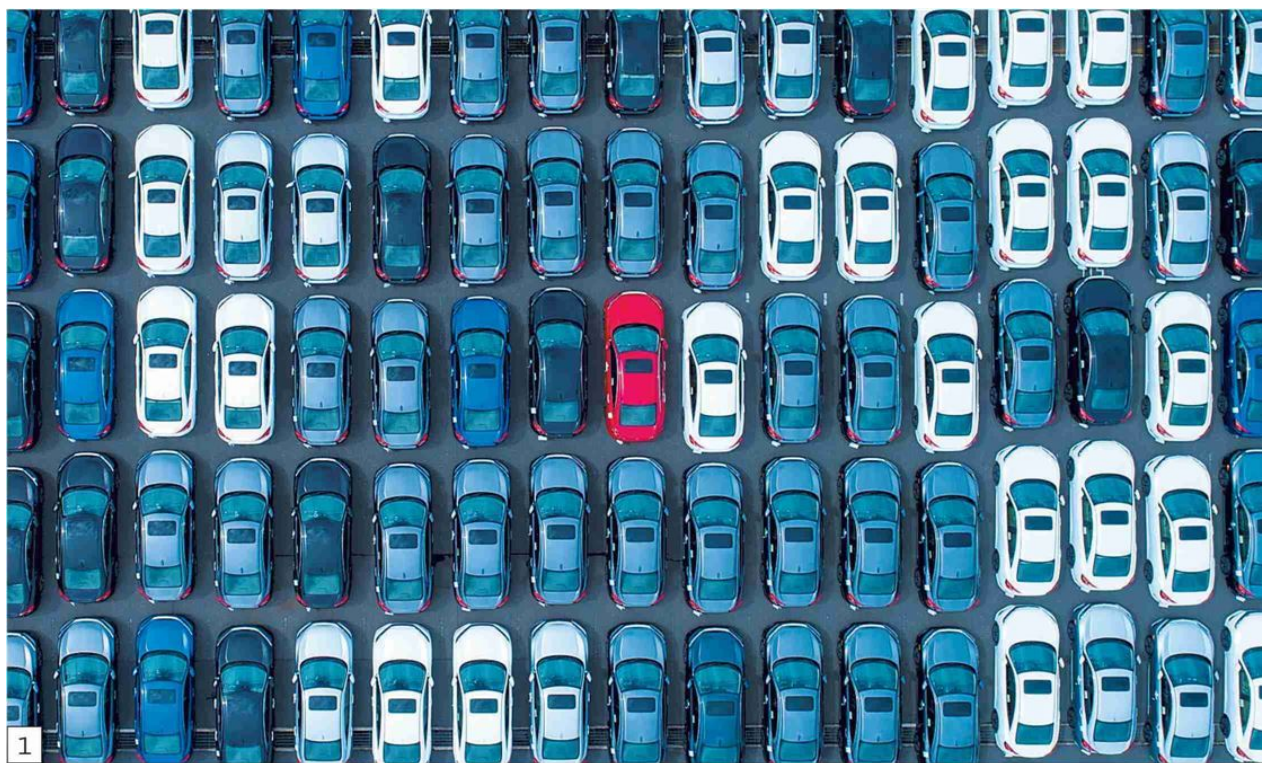
Peso: 67%

noleggino, sia per evitare di immobilizzare ingenti capitali, sia per acquisire un servizio di manutenzione della flotta, che solo le società di noleggio a lungo termine, con la loro capillare diffusione sul territorio, sono in grado di assicurare», conclude il presidente di Aniasa.

4

ANNI

Per la rotazione di veicoli in flotta il noleggio è un serio strumento per il ricambio di auto inquinanti, significative le immatricolazioni di ibride ed elettriche



Alberto Viano
presidente
dell'Aniasa

1 Incentivi solo per le forme di acquisto e leasing finanziario, no per il noleggio a lungo termine



Peso:67%

Lo studio

La mobilità in cerca dell'alternativa

Traffico e abitudini, la ricerca Aniasa e Bain&Company
la propria vettura resta il mezzo più usato per spostarsi

VITO DE CEGLIA

Per chi si muove in città, l'auto privata resta il mezzo più utilizzato. L'alternativa è il trasporto pubblico locale (tpl), soluzione più economica e sempre poco amata soprattutto dopo il Covid. Recupera posizioni il noleggio, in primis quello a lungo termine. Tutto il resto è confinato ad un utilizzo più saltuario (car sharing, bicicletta, taxi, monopattini), perché i mezzi cosiddetti "alternativi" vengono usati tutti i giorni solo dal 2 o 3 per cento delle persone. Mentre lo scooter si avvicina al tpl e all'auto, ma con un profilo più stagionale.

Sono le evidenze che emergono dal nuovo studio condotto da Aniasa e Bain&Company, "La mobilità degli italiani riaccende i motori", un'indagine realizzata su un campione rappresentativo di residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2022. Lo studio rileva che circa il 90% degli italiani utilizza prevalentemente l'auto per muoversi e addirittura il 60% di chi non l'ha utilizzata nel 2021 pensa di usarla nel corso del 2022. Sempre più auto dunque, a discapito del trasporto pubblico locale che segue a distanza e di altre soluzioni più sostenibili come car sharing, bicicletta e monopattini.

Il motivo? Gli italiani considerano l'auto comoda e sicura, nonostante le difficoltà di parcheggio o la convenienza economica. Tuttavia, dopo 2 anni di sofferenza, torna a crescere nel 2022 la propensione a utilizzare il car sharing

(più 2%) e i monopattini elettrici (più 5%), soluzioni preferite da alcune persone per l'aspetto ambientale ma per lo più come un'alternativa all'andare a piedi. Anche le formule di noleggio tornano a vedere un futuro roseo, dopo la difficile fase acuta della pandemia, con un più 5% di propensione all'utilizzo per il lungo termine e più 1% per il breve termine.

Il motivo di questo ritorno, secondo i consumatori, è una ritrovata disponibilità economica. Un cambio di rotta importante, fa notare lo studio, che dovrà trovare il modo di consolidarsi. L'analisi sottolinea come l'emergenza sanitaria sia stata di recente uno dei motivi principali per il mancato utilizzo dei mezzi condivisi (noleggio a breve, sharing, monopattini), ma ai timori di natura sanitaria si stanno oggi sostituendo quelli di natura economica, almeno per un loro utilizzo ricorrente.

L'incertezza economica pesa anche sull'acquisto di una nuova automobile: ben il 55% del campione (in leggero calo rispetto al 57% dell'anno scorso) non ha preso neanche in considerazione l'acquisto di una vettura nuova, e come prima motivazione si conferma l'incertezza economica (33%), seguita dall'attesa di un calo dei prezzi (26%) in un futuro prossimo.

Non è un caso se il 51% degli intervistati consideri l'incentivo governativo un prerequisito per valutare se, o meno, acquistare un'auto nuova. In sostanza, gli italiani quando valutano una vettura si concentrano su prezzo e risparmio sui consumi, oltre che sulla sicurezza. E il contesto attuale di certo non facilita la propensione all'acquisto di un bene durevole.

«I dati certificano la centralità dell'auto nella mobilità degli italiani, il ritorno a una crescita della propensione verso la pay-per-use mobility e il clima di incertezza economica destinato a frenare il mercato degli acquisti anche nei prossimi mesi. Dati, questi, che rendono ancora meno comprensibile la scelta del governo di escludere i veicoli a noleggio e le auto aziendali dagli incentivi. Il noleggio resta il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del nostro parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti con quelli ibridi ed elettrici», dice Alberto Viano, presidente Aniasa. E Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, aggiunge: «La transizione ecologica non è solo opportuna, ma anche necessaria. È però imprescindibile che questa avvenga di pari passo con una corretta informazione dei clienti e con lo sviluppo delle precondizioni a supporto. Con l'obiettivo quindi di garantire a tutti il diritto alla mobilità non è solo cruciale lavorare sulla disponibilità di colonnine e infrastrutture, ma in modo più ampio anche sulla creazione di offerte di prodotto modulate sulle specifiche esigenze dei diversi gruppi di clienti: percorrenze elevate, ma anche tragitti ridotti, capacità di spesa superiore, ma anche quella più contenuta».

1 Considerata comoda e sicura, la propria auto resta il mezzo di trasporto preferito dagli italiani



Peso:56%

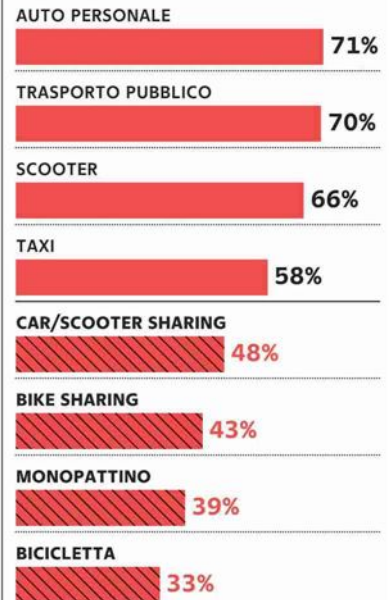


I numeri



**LE SCELTE
DEI PENDOLARI PER LA MOBILITÀ**

**In che misura usi i seguenti mezzi
per fini lavorativi o misti?**



Fonte: BAIN & COMPANY



Peso:56%

Lo scenario

Auto, giù le immatricolazioni in Europa

La crescente sensibilità
ambientale alimenta
volontà di ricambio
Ma il bollettino
dell'Aceas segnala
le performance in calo
del mercato Ue

LUIGI DELL'OLIO

Da una parte la volontà di ricambio dovuta alla crescente sensibilità verso i temi ambientali, dall'altro la carenza di forniture emersa con l'avvio della ripresa economica e divenuta più evidente con lo scoppio della guerra in Ucraina. Sono le due forze che si confrontano nel mercato delle auto (e non solo), con i problemi dal lato della domanda che da qualche mese stanno assumendo un peso maggiore. A maggio, segnala il bollettino mensile dell'Aceas, l'associazione europea dei costruttori, la vendita di auto nel vecchio continente è scesa del 12,5% rispetto a dodici mesi prima, per un totale di 948 mila unità. Il trend è simile se si guarda al bilancio dei primi cinque mesi (meno 12,9%) e, sulla base di questi numeri, gli analisti ipotizzano un 2022 sotto quota 10 milioni, un livello di circa un terzo inferiore al periodo pre-pandemia. E la performance risulterebbe in calo di oltre il 7% anche rispetto al 2021.

Si tratta di numeri preoccupanti, considerato che l'industria automobilistica vale 880 miliardi di euro di fatturato (pari al 6,5% del Pil) e 400 miliardi di entrate tributarie, garantendo occupazione a 2,4 milioni di persone nella produzione e a 9,8 milioni, considerando componentistica, nella vendita, nella manutenzione

e nei servizi.

Negli ultimi cinque anni, segnala l'ultimo report di Aniasa, sono cambiati sensibilmente gli equilibri relativi agli acquirenti: la quota di immatricolazioni di autovetture ai clienti privati è rimasta stabile attorno al 45% (ma a inizio del decennio scorso era superiore al 60%), mentre è cresciuta la market share delle flotte (acquisti diretti), passata da circa il 15 al 18,2% del 2021. In parallelo l'aumento dei contratti di noleggio a lungo termine e di leasing è costante: nell'arco di un lustro, la loro è passata dal 10 al 12,8%

La pandemia ha avuto effetti pesanti sul comparto dei rent-a-car, che già nel 2020 aveva drasticamente ridotto le nuove immatricolazioni a causa della forte contrazione della mobilità per affari e della mancanza di circolazione turistica, totale nei mesi di lockdown. Nel 2021 il canale dei noleggi a breve termine dalla quota di mercato dell'8% è risalito all'8,7%, mantenendosi comunque ben al di sotto della media delle annate precedenti (10,9% nel 2021).

Perdono terreno anche le auto-immatricolazioni dei costruttori e delle reti di vendita ufficiali, con un calo di ben 2,5 punti di quota nell'ultimo quinquennio.

Sul fronte delle alimentazioni è continuata la discesa del gradimento delle motorizzazioni a gasolio, alla quale si è aggiunta una forte contrazione di quelle a benzina, progressivamente sostituite dalle ibride, in particolare da quelle meno ibride di tutte (le mild hybrid). Per

quanto riguarda le elettriche e le altre ibride, segnala Aniasa, la diffusione di queste due soluzioni è differenziata tra i vari Paesi. Le nazioni con sistema infrastrutturale di ricarica già ben distribuito sul territorio presentano una maggiore propensione all'elettrico, mentre in quelle più arretrate prevale il ricorso alle soluzioni ibride.

Quanto alla tipologia di clienti, la categoria business si mostra più propensa dei privati a puntare su alimentazioni elettriche, sebbene gli incentivi pubblici siano focalizzati sul target delle famiglie.

Isolando i due mercati principali, mentre in Francia il 2021 ha visto una sostanziale stabilità delle immatricolazioni (più 0,5% totale), grazie soprattutto al traino delle flotte aziendali (più 5,9% per gli acquisti e più 10,4% per il noleggio a lungo termine), in Germania vi è stato un calo superiore ai dieci punti percentuali, con il segmento dei privati a zavorrare il dato con una contrazione di oltre il 16%.

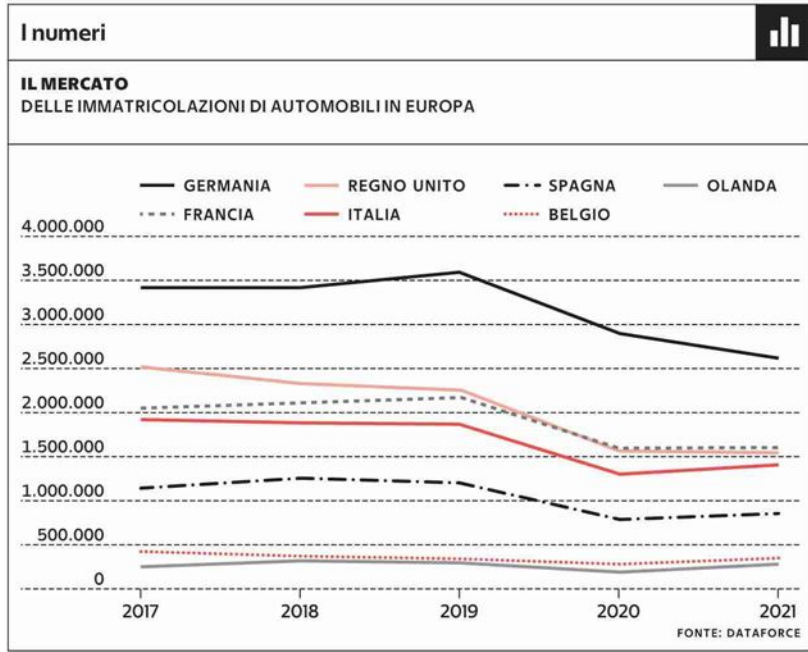
L'opinione



Per le elettriche e le altre ibride la diffusione è differenziata. In nazioni con infrastrutture di ricarica ben distribuite sul territorio prevalgono le prime, in quelle più arretrate le seconde



Peso: 40%



Peso:40%

La ripartenza

Quel freno al rent-a-car

Le vacanze e i turisti rilanciano il noleggio breve, ma mancano le vetture. Secondo Aniasa, la flotta è sotto di un terzo rispetto alla richiesta attesa nei prossimi tre mesi. Nuove formule e servizi green

SIBILLA DI PALMA

Tra località di mare, città d'arte, montagne, laghi e borghi medievali, l'Italia torna a essere il sogno di molti viaggiatori stranieri che la scelgono come meta delle proprie vacanze. Spingendo così la domanda per il settore del noleggio a breve termine, che si trova però a dover affrontare una problematica non da poco, ovvero la carenza di vetture. Complici la guerra in Ucraina, che ha ridotto la disponibilità di materie prime, e la crisi dei semiconduttori che prosegue da qualche anno.

«Oggi disponiamo di una flotta che è un terzo in meno rispetto a quello che sarebbe il fabbisogno del comparto – spiega Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici – Una problematica che siamo riusciti a gestire nei mesi invernali, quando le richieste sono fisiologicamente più basse, ma che con l'approssimarsi dell'estate rischia di ingigantirsi. Nei prossimi tre mesi ci aspettiamo infatti un boom della domanda che dovrebbe crescere del 300 o 400% rispetto allo stesso periodo del 2021, trainata soprattutto dai turisti americani che stanno tornando a viaggiare nel nostro Paese».

Dando uno sguardo ai numeri, in base ai dati della ventunesima edi-

zione del "rapporto Aniasa", nel primo trimestre del 2022, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno, con il fatturato tornato quasi in parità rispetto al pre-pandemia (meno 4%). A spiccare è, però, ancora il dato particolarmente negativo relativo alle immatricolazioni che hanno visto un vero e proprio crollo del 70%, testimoniando la crisi di prodotto in atto. Questo, si legge nel rapporto, ha portato molti operatori a tenere le auto in flotta lo stretto necessario a intercettare il picco stagionale oppure a conservarle anche oltre i dodici mesi. Per ovviare al problema, racconta Benincasa, «ci stiamo orientando verso vie alternative, come ad esempio l'acquisto di vetture prodotte in Cina. Anche se il problema resta perché da questo mercato possiamo rifornirci solo di una minima parte delle auto di cui avremo bisogno».

Gli operatori del settore si sono inoltre organizzati con il lancio di nuove formule e servizi che puntano a rispondere al meglio ai bisogni emergenti della clientela. Raffaella Tavazza, ceo del gruppo Locauto, evidenzia che «dopo due anni sfidanti, il turismo in Italia è finalmente ripartito con slancio» e questo ha rappresentato «una boccata d'ossigeno per tutto il settore del



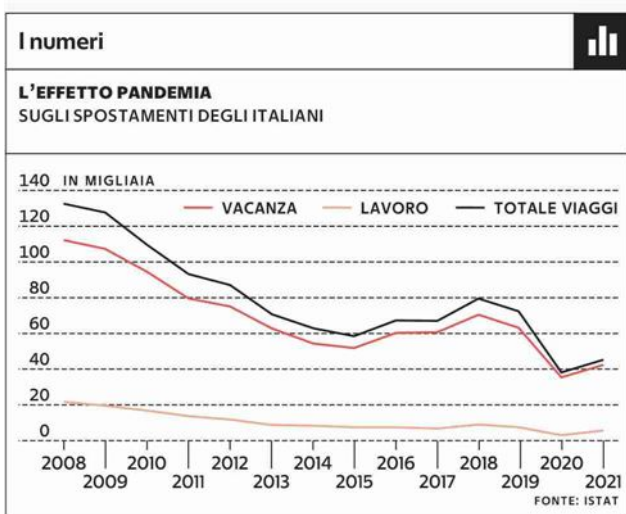
Peso:51%

rent-a-car». In generale, prosegue, si conferma la ricerca di servizi sempre più personalizzati e flessibili. Per questo, il gruppo ha lanciato smart check-in, soluzione «che garantisce rapidità nelle operazioni di ritiro e riconsegna dei veicoli. Abbiamo in programma diversi progetti, come l'attivazione di un programma *loyalty* per i clienti iscritti a MyLocauto e una maggiore digitalizzazione della *customer experience*».

Anche per Gianluca Testa, managing director, southern Europe, the Uk and european central operations di Avis Budget Group, «i clienti oggi sono alla ricerca di servizi on-demand più convenienti, flessibili ed

efficienti». Oltre a mostrare una grande attenzione al tema della sostenibilità. In quest'ottica «recentemente è entrata a far parte del nostro parco auto in Italia la nuova Fiat 500 in versione full electric». Inoltre, «grazie alla formula Maggiore e-city, è possibile noleggiare un'auto elettrica usufruendo di numerosi vantaggi, tra i quali la possibilità di accedere alle zone a traffico limitato e di avere il parcheggio gratuito sulle strisce blu». Anche Massimiliano Archiapatti, amministratore delegato e direttore generale di Hertz Italia, rileva la ricerca di una mobilità sempre più sostenibile da parte degli italiani. Per questo, «nella nostra

flotta ci siamo dotati di un'ampia gamma di modelli che spaziano dalle Tesla alle Peugeot e-208 ed e-2008, fino alla nuova Fiat500E», racconta l'ad, che sottolinea anche come «purtroppo il perdurare della poca disponibilità di prodotto legata alle contingenze della carenza di microship e materie prime rende le forniture di auto ancora molto rarefatte, non consentendoci di operare secondo i nostri standard e volumi».



1 Con il ritorno dei turisti stranieri è previsto un boom estivo per la domanda di noleggio breve



Peso:51%

Trend

Aziendali ma in sharing così meno veicoli e più benefit

Il pilastro è costituito da una piattaforma informatica, che gestisce le prenotazioni e il rilascio dei veicoli. Questi dialogano con il sistema It attraverso i dispositivi telematici presenti al loro interno. Gli utenti dispongono di un'app per la prenotazione, l'apertura del veicolo e il rilascio dello stesso. Funziona così il corporate car sharing, che prevede l'utilizzo condiviso di veicoli da parte di più utenti nell'ambito di un'unica azienda. Questa soluzione consente da una parte di ampliare la platea di dipendenti che accedono ai benefit aziendali (al di là di coloro che necessitano dell'auto per fare lunghi viaggi di lavoro), dall'altro permette all'azienda di risparmiare sui costi di trasferta rispondendo in modo innovativo ai bisogni di mobilità aziendale. Condividere i veicoli consente di ottimizzare il parco auto, incrementandone la frequenza di utilizzo, il che può portare a ridurre il numero di vetture. Alla fine del 2021, segnala il rapporto annuale di Aniasa, i veicoli del corporate car sharing si sono attestati a quota 4.132 unità. Nel 95% dei casi si tratta di automobili, nel restante 5% di veicoli commerciali. Il 61% è costituito da veicoli ibridi ed elettrici e il 39% di mezzi ad alimentazione ibrida. La prevalenza delle soluzioni green si spiega con il fatto che molto spesso i veicoli operativi sono utilizzati per missioni nel centro delle città dove la circolazione per i veicoli più inquinanti è spesso soggetta a limitazioni. - **I.d.o.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 11%